England und der Kontinent

II., handelspolitischer Teil.

Von

Alexander von Peez

Mitglied des österreichischen Herrenhauses.

Englands Herrschaftsgebiet:

Englischer Landbesitz
Englische Seeherrschaft
Im Übergang befindlich

Oberfläche der Erde	510 Mill. □km	Engl. Besitz an Land	30 Mill. □km
Davon Land	144 „ □km	„ Seeherrschaft	366 „ □km
„ Meer	366 „ □km	„ Besitz	396 Mill. □km = 4/5 der Erdoberfläche

England und der Kontinent

II.

handelspolitischer Teil.

Das Gedeihen eines Volkes hat normalerweise für die anderen Nationen nicht die Bedeutung einer Bedrohung, sondern einer Hoffnung.
Präsident Roosevelt 1904.

Von

Alexander von Peez.
Mitglied des österreichischen Herrenhauses.

Zweite, unveränderte Auflage.

1917.
Manz-Verlag, Wien — Leipzig.

Druck der Oberösterr. Buchdruckerei- und Verlagsgesellschaft, Linz a. D. 1089 17

4

382
P347e2

Inhalt.

Seite

Vorwort 5

I. Der englische Zwischenhandel 6

II. Englands Freihandel 13

III. Die Vorschläge Chamberlains 16

IV. Schwierigkeiten und Widersprüche 23

V. Rückwirkung auf die Politik 26

VI. Nachwort 30

p45376

Vorwort zur ersten Auflage.

Wenn England sich auf eine andere Seite legt, empfindet es die Welt. Der Weckruf der englischen Drommeten geht rund um die Erde, alle Völker lauschen und blicken über das Ärmelmeer. Ihr Führervolk ist in Bewegung und strebt zu Neuem, Unerprobtem. Es ist, als ob aus den inneren Kämpfen revolutionäre Funken aufsprühten. Sollte die französische Revolution von 1789 — damals durch die festgewurzelte Verfassung, durch Krieg und eine riesenhafte Konjunktur im Welthandel von Großbritanniens Gestaden ferngehalten — erst heute in England angekommen sein? Und sollten internationale Strömungen gegen Alt-England herantreiben?

Ich glaube nicht daran. Und obwohl viele Treibereien in der auswärtigen Politik durchaus keine guten Lehren verbreitet haben, so ist es doch wahrscheinlich, daß der ernste und sittliche Charakter des englischen Mannes unerschüttert bleiben und der schäumende Wogendrang in feste Ufer zurückkommen wird. Aber ohne große Veränderungen, das läßt sich jetzt schon sagen, wird es nicht abgehen. Und diese Veränderungen werden vielfach auf den Kontinent zurückwirken. Wir haben daher allen Grund, der englischen Bewegung sorgsam zu folgen, wozu gehört, daß wir über deren Entstehung uns möglichst klären.

Der erste Anlaß lag auf dem Gebiete der Wirtschaft. Den wirtschaftlichen Interessen wird daher vorzugsweise diese Betrachtung gewidmet sein. Am meisten durch die Wirtschaft ist England ein Teil Europas. Allein die Grenzen von Wirtschaft und Politik sind so schwer zu finden, wie die von Leib und Seele. Es wird daher unumgänglich sein, daß auch die Politik diesen Darlegungen nicht fern bleibe.

Wien 1910.

I. Der englische Zwischenhandel.

Der festländische Reisende, der nach England kommt, macht gerne den Ausflug durch die Londoner Docks; er ist überrascht über die Zahl der Speicher, staunt über die Stärke und Bequemlichkeiten der Ladevorrichtungen und blickt verblüfft in die schier unabsehbar langen und breiten Räume, wo die Waren aus aller Welt sich begegnen. Dies Bild des Welthandels ist stets anziehend, aber in den seltensten Fällen ahnt der kontinentale Beschauer, daß ein gut Teil des vor ihm entfalteten Getriebes vom Safte der eigenen Heimat des Reisenden genährt und nur durch eine kluge Politik an die Gestade Großbritanniens versetzt ist.

„England ist als eine große Niederlage für Europa zu betrachten", schrieb vor fünfzig Jahren der englische Statistiker Porter. England war damals noch weit mehr als heute der in die See vorgeschobene Posten Europas, welchem aus Amerika, Asien, Afrika und Australien die Waren zuströmten. Hier kamen sie auf Land und wurden in den Vorrathäusern abgelagert, um dann entweder in den eigenen Verbrauch Großbritanniens zu gelangen oder aber zur Weiterverschiffung und zum Verkauf an die europäischen Länder hergerichtet, verteilt und versendet zu werden. An die Versorgung des großen eigenen Marktes lehnte sich solchergestalt ein mächtiger Zwischenhandel. Der letztere war eine bedeutende Quelle des englischen Wohlstandes. Er nährte Schiffahrt, Seeversicherung, Hafenanlagen, Warenspeicher, Transportwesen, Kreditgeschäfte und zahllose damit verbundene Arbeitsleistungen. Die meilenweit an Themse und Mersey u. a. sich erstreckenden Lagerplätze warfen den Grundeignern, meist Mitgliedern des hohen Adels, bedeutende Gewinne ab. Der Zwischenhandel, stetig wachsend, verwohlfeilte den Bezug der überseeischen Rohstoffe für den englischen Industriellen. Wenn der letztere in manchen Zweigen besonders gute Waren lieferte, so ver-

dankte er das zu nicht geringem Teile dem reich ausgestatteten, mit allen Qualitäten und Spezialitäten versehenen Markte. In der Regel behielt die englische Industrie das Neueste und Beste für sich. Der andere Teil ging auf den Kontinent, wobei der englische Verkäufer durch Kreditgebung, oft auch durch Mischung, kurz durch die sogenannte „Warenmanipulation" und, wie zu vermuten ist, durch früh schon auftretende Trusts und geheime Verabredungen über Preise vom Festlande hohe und sehr sichere Gewinne nahm. Nun, mehr oder weniger liegt das alles in der Natur des Handels und zumal des Zwischenhandels.

Nicht in der Natur des Handels aber lag die Notwendigkeit, daß dies Verhältnis zwischen England und dem Kontinente ewig dauern müsse. Es war ja doch im Grunde ein künstliches. Es hatte sich vorzugsweise entwickelt in einer Zeit, da das Festland durch Kriege zerrüttet war, während die meerbeherrschende Insel Albion in stolzer Sicherheit ihre produktiven Kräfte ausbildete und wie ein Eiland des Friedens den Welthandel bei sich sammelte. Damals wurde die Versorgung des Festlandes mit Waren von Übersee zu einem unbestrittenen Monopol, und es ist selbstverständlich, daß England mit aller Kraft dieses Monopol festzuhalten und für sich zu sichern suchte.

Schon früher ward erörtert*), mit welchem Unwillen die britische Handelspolitik zu Anfang des 18. Jahrhunderts das Bestreben Kaiser Karls VI. aufnahm, aus den österreichischen Niederlanden mit Umgehung Englands einen direkten Handel nach Indien und von Indien herzustellen. Gegen Ende des 18. Jahrhunderts nahm Kaiser Josef II. die Pläne Karls VI. wieder auf. Und zwar mit glänzendem Erfolge. Handel und Schiffahrt entwickelten sich in den Niederlanden, wie wir zu sagen pflegen, „mit amerikanischer Schnelligkeit". Im Jahre 1772 waren in Ostende 383 Schiffe eingelaufen, im Jahre 1782 stieg diese Zahl auf

*) Seite 23 und 24 der Schrift „England und der Kontinent" I. Wien u. Leipzig, Kommissions-Verlag von Karl Fromme.

2636 Schiffe, also in zehn Jahren eine Zunahme um 700 Prozent! Erinnert man sich der andauernden, grundsätzlichen Feindseligkeit, die England den Befreiungsversuchen Karls VI. vom Zwischenhandel entgegensetzte, so ist es durchaus wahrscheinlich, daß die Tatsache einer Steigerung des Schiffverkehrs in Ostende um 700 Prozent in Großbritannien das größte Aufsehen und die ernstlichsten Besorgnisse erweckt hat.

Doch bald darauf wurde England von dieser Sorge befreit. Es brachen die Kriege der französischen Revolution aus, denen die Napoleonische Kriegsperiode folgte. Nun konnten weder Kaiser noch Kontinent an den direkten Handel mit Indien denken! Englands Zwischenhandel wurde fester als je, und als im Jahre 1815 die Kämpfe zu Ende gingen, waren die Völker des Festlandes ausschließlich mit Erholung von zwanzigjährigen Verwüstungen beschäftigt, während ihre Leiter, unkundig des Welthandels, in theoretischen Spielereien oder kleinlichen Zwistigkeiten ihre Hauptaufgabe erblickten.

Erst das Jahr 1848 brachte eine Änderung. Die Völker fingen an, größeren Einfluß auf ihre eigenen Angelegenheiten zu gewinnen. Die Industrie des europäischen Festlandes hob sich, der Bedarf an fremden Waren stieg, an der Auswanderung rankte sich schon die einheimische Schiffahrt empor. Und damit war die Zeit gekommen, wo man sich in Deutschland und namentlich in den Hansestädten fragte, warum denn die überseeischen Waren, wie erschöpft einfallende Zugvögel, erst auf einer fremden Insel absteigen und sich rupfen lassen müßten, während sie doch in kürzerer Zeit und mit geringeren Spesen belastet in die Häfen der Verbrauchslande gelangen könnten? Jeder Blick auf die Karte zeigt, daß nicht London oder Liverpool, sondern die belgischen, holländischen, hansischen und adriatischen Häfen die größere Eignung zur Versorgung Mitteleuropas mit Waren von Übersee besitzen. Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam, Emden, Bremen, Hamburg, Triest, Fiume — das sind die

natürlichen Stapelplätze für den mitteleuropäischen Handel. Von ihnen stützen sich die belgischen und holländischen Häfen auf ein dichtbevölkertes, industriereiches Hinterland, das, dank einer sehr entgegenkommenden Zollpolitik des Deutschen Reiches, durch die vorzügliche Wasserstraße des Rheinstromes sich bis Mannheim erstreckt; sie sind jedoch durch politische und Zollschranken vom eigentlichen Mitteleuropa getrennt. Emden erwacht durch den Dortmund-Emskanal zu neuem Leben. Bremen ist Weserhafen und pflegt mit erfolgreicher Sorgfalt den Personenverkehr und gewisse Spezialitäten des Welthandels. Von allen diesen Häfen jedoch der mächtigste und zukunftsreichste ist Hamburg, der aus diesem Grunde auch von England mit wenig günstigen Blicken angesehen wird.

Je tiefer die Bucht, an der ein Hafen liegt, in den Kontinent eingeschnitten ist, je gewerbreicher sein Hinterland und je bessere Verkehrswege seinen Einfluß in das Binnenland hinein erweitern und erstrecken, um so mehr Aussichten des Gedeihens! Bei Hamburg treffen alle diese Umstände zusammen. Hier, an dem Mündungsgebiet der Elbe, ist der Endpunkt der wohlfeilen direkten Fahrt der großen überseeischen Dampfer. In England anzulanden, besteht für sie keine Notwendigkeit. Das Ärmelmeer ist offen; mit Ausnahme des Eddystone bietet es der Schiffahrt keine Hindernisse. Erst hinter Hamburg liegt der große Riegel — die Cimbrische Halbinsel. Ohne die Cimbrische Halbinsel würden auch die Ostseehäfen und die russischen Häfen den direkten Handel mit Übersee betreiben können. Das ist jetzt nicht der Fall. Auch der Kaiser-Wilhelm-Kanal hat an dieser Sachlage wenig geändert. Daher ist der Handel der Ostsee zu einem großen Teile nichts anderes als Zwischenhandel Hamburgs.

In der Tat ist Hamburg im mitteleuropäischen Gebiete der bestgelegene Platz. Hier sammeln sich die landwirtschaftlichen und gewerblichen Güter des Elbtales; hier suchen die Erzeugnisse des Ostens ihren Ausgang nach dem Westen und

nach Übersee; hier ist endlich die von der Geographie vorgezeichnete Stelle für einen natürlichen Zwischenhandel, der die Waren fremder Weltteile und Großbritanniens nach dem östlichen Deutschland, nach Skandinavien und Rußland abgibt. Hamburg ist ein elektrischer Platz. Hier und in Bremen stehen gleichsam die diesseitigen Pfeiler der Brücke über die Atlantik, deren jenseitiger Pfeiler in New York steht.

Sobald daher Deutschland aufhörte, der Tummelplatz diplomatischer Ränke und das Schlachtfeld Europas zu sein und unter dem Schutze des Reiches zur Ausbildung seiner Produktivkräfte schreiten konnte, entstand ein natürlicher Zug des Handels von Übersee direkt nach dem europäischen Festlande. Der Verbrauch verlangte gebieterisch Versorgung auf dem kürzesten und wohlfeilsten Wege. Hamburg und Bremen erkannten die glänzende Konjunktur.

Noch rechtzeitig schränkten sie das Freihafensystem ein und wurden aus Brückenköpfen Englands zu Vorburgen des Deutschen Reiches, aus Einfuhrkaufleuten auch zu Ausfuhrkaufleuten, aus Kleinverschleißern mit Waren aus England zu Großhändlern direkt mit Übersee. Inmitten dieser Entwicklung befinden wir uns noch jetzt.

Daß England alles verloren hätte, was die Hansestädte gewannen, das ist nicht der Fall. Vieles von der Zunahme des hansischen Handels ist auf Rechnung der allgemeinen Verkehrszunahme zu setzen. Den Engländern bleibt vor allem dauernd die Versorgung des eigenen ungeheuren Marktes. Dann aber zeigt auch ihr Zwischenhandel nach dem Festlande kaum eine Abnahme. Er ist jedoch, nachdem er ein Jahrhundert lang gewachsen, zum Stillstande gekommen. Das gewaltige englische Kapital mit seinem billigen Zins, die alte Gewohnheit, die den Preis verbilligende, an den Landesverbrauch angelehnte mächtige Beschickung des Marktes und der große Umsatz halten — gegen und wider die Geographie — noch einen Teil des Zwischenhandels in den englischen Häfen fest. Aber der Gewinn des englischen Handels mag gelitten haben. Mit dem Handel geht die

Dampfschiffahrt gleichen Schritt, um so mehr, da die Auswanderung die Kontinentalen begünstigt.

Nach dem allen ist die frühere, so gewinnbringende, jedoch an den Kaufmann oft nur recht bescheidene Anforderungen erhebende Monopolstellung des englischen Zwischenhandels etwas erschüttert.

Die Bewohner des Kontinents können nun eine Menge Gründe für sich anführen: daß sie nur ihr Recht ausüben, daß sie lange genug gegen fremde Bevorzugung zurückstehen mußten, daß sie einst, zur Zeit der Hansa, den (europäischen) Zwischenhandel selbst besaßen und dieser ihnen von den Briten genommen wurde usw. Alle diese Gründe verfangen in England nicht, und es bleibt ein gewisses bitteres Gefühl übrig, das, auch von unserem Standpunkte aus, begreiflich ist.

Entschieden ungerecht ist jedoch die Art der Abwehr, die gegen Ende des 19. Jahrhunderts von britischer Seite versucht wurde. Damals erschienen in englischen Schriften jene wohlvorbereiteten und zielbewußten Angriffe, wie sie beispielsweise in der im Jahre 1896 veröffentlichten Schrift von Williams „Made in Germany" ihren Ausdruck fanden. Wie war nun die Haltung der englischen Industrie gegenüber der neuen Weltlage?

Dadurch, daß die Wortführer Williams, Sir Vincent und schließlich auch J. Chamberlain im Namen der Industrie sprachen, hat man den Anstoß zu der feindseligen Bewegung gegen das Deutsche Reich vorzugsweise in dem englischen Großgewerbe gesucht. Diese Ansicht möchte nur zum kleineren Teile berechtigt sein. Allerdings haben einzelne englische Produktionsstätten durch deutsche und amerikanische Mitwerber gelitten. So Sheffield, Wolverhampton, auch Birmingham. Aber der Schwerpunkt der Agitation liegt im Handel und hat daher seinen Sitz in London.

Die gewaltige englische Industrie hat sich schon früher der geänderten Lage angepaßt. Während der Handel erst nach 1871 die vermehrte Konkurrenz fühlte, war für die englische Industrie der psychologische Moment schon vorher

eingetreten, erfolgte in Staffeln und schloß mit dem Siege des Schutzzollsystems in Frankreich, Rußland, Österreich-Ungarn, Italien, den Vereinigten Staaten und dem Deutschen Reiche. Der Übergang dieser Länder erfolgte stufenweise und verteilte sich auf längere Zeit. Das Deutsche Reich war eigentlich ein Nachzügler bei dieser Bewegung, wenn es auch bald, mit den Vereinigten Staaten, die Führung übernahm. Jedenfalls hatte die englische Industrie mehr Zeit, sich in die neuen Verhältnisse zu schicken. Auch fand sie Kompensationen, was bei dem Handel und besonders dem Zwischenhandel kaum möglich war. Brach nicht ein Krieg auf dem Festlande aus, so konnte der Handel mit seinem Gefolge von Finanzleuten, von Schiffahrts- und Schiffbauinteressenten seine bisherige Vorherrschaft in Mitteleuropa nicht behaupten*). Wir sehen daher, von wo die Triebkraft der zuweilen bösartigen und überwiegend anonym geführten Agitation stammte; wir erkennen auch, warum sie vorzugsweise gegen das Deutsche Reich sich richtete, während auf dem Gebiete des Großgewerbes die Vereinigten Staaten vielleicht der gefährlichere Mitbewerber waren.

So erklärt sich das doppelte Gesicht der englischen Bewegung: bei dem Handel geht sie mehr auf Krieg, bei der Industrie mehr auf Schutzzoll.

Bei diesem Punkte angekommen, ist es notwendig, auf die englische Handelspolitik einen kurzen Blick zu werfen.

*) Nach Bagehot scheuchte der Krieg von 1870 große Kapitalien vom Kontinent nach England, die in Friedenszeiten allmählich wieder auf das Festland zurückflossen.

II. Englands Freihandel.

In die heutigen Verlegenheiten wurde Großbritannien nicht zum wenigsten durch den allzu gründlichen, allzu raschen und einseitigen (sich nicht auf die Politik erstreckenden) Übergang zum Freihandel gebracht (1846).

Die Begründer des Freihandels Bright, Peel, Cobden waren Männer mit hohen Zielen. Sie dachten an einen großen Völkerbund, an ein Reich des ewigen Friedens. Jedes Land möge hervorbringen, wozu es von der Natur berufen; jeder Verbraucher möge sich am billigsten Platze versorgen, und freier Austausch die Reibungen des Völkerlebens auf ein Geringstes beschränken! So ungefähr war der Sinn der neuen Lehre, die, von mancher Seite fast als eine neue Weltreligion aufgefaßt, in Deutschland und Österreich die zahlreichsten und begeistertsten Anhänger fand. Ob Cobdens Sätze durchaus ideal waren oder doch mit einem starken Beigeschmack von britischem Egoismus versetzt, darüber sind die Ansichten geteilt. Kein Zweifel jedoch kann darüber bestehen, daß ihre Durchführung, bei dem gewaltigen Vorsprunge Englands, bei der Zerfahrenheit der kontinentalen Völker und bei der wirtschaftlichen Unkenntnis ihrer entscheidenden Leiter, Großbritannien zum industriellen Mittelpunkte der Erde gemacht hätte. Ihm wäre die lohnende Aufgabe zugefallen, von allüberallher Rohstoffe zu billigsten Preisen zu beziehen und sie dann in verarbeitetem Zustande allüberallhin zu höchsten Preisen zu verkaufen. Größte Konkurrenz in Rohstoffen auf dem englischen Markte und kleinste Konkurrenz in Fabrikaten auf dem Weltmarkte wäre die Folge gewesen. Der europäische Kontinent wäre in die Reihe der Rohstofflieferanten für England getreten und hätte sich dort das Mitwerben der Siedlungen gefallen lassen müssen. Die auf dem Kontinente erwachsenen Anfänge industrieller Entwicklung hätten schwerlich der britischen Überlegenheit standgehalten. Wie ernst übrigens die englischen

Vorschläge damals gemeint waren, das wird durch die Tatsache bezeugt, daß England seine Landwirtschaft als erstes Opfer auf dem Altare des Freihandels dargebracht hat.

Zu dem Gelingen dieses Planes war jedoch erforderlich, daß die Staaten des Kontinents und Nordamerikas sich diesem neuen volkswirtschaftlichen Systeme einfügten und mit der von Albion ihnen zugewiesenen Rolle sich begnügten. Das war aber nicht der Fall. Frankreich, das Land Colberts, hat niemals auf eine starke Zollinie verzichtet. Daran hat auch der von Napoleon III. mit Cobden abgeschlossene und mit kunstvollem Lärme ins Werk gesetzte Handelsvertrag von 1860 nichts geändert, ja er zeigte den Tieferblickenden den Grundfehler des Systems, nämlich die Verquickung mit absichtsvoller Politik, indem jener Handelsvertrag das Wohlwollen Englands für den Napoleoniden gewinnen sollte. Wirklich wurden nach Napoleons Sturze die Zollherabsetzungen sofort wieder ausgemerzt. Rußland ging nie von hohen Zöllen ab. In Deutschland fand der Freihandel noch die meisten Anhänger und auch Österreich war nahe daran, durch den Handelsvertrag mit England von 1865 in das britische Fahrwasser einzulenken.

Da aber erhob sich der Widerstand der bedrohten Mittelklassen diesseits und jenseits des Weltmeeres. Nach Niederwerfung der von England unterstützten Südstaaten richtete die große Union ein strenges Schutzzollsystem auf. Österreich kündigte den Vertrag mit England und das Deutsche Reich ging unter Bismarck von einer Handelspolitik ab, die früher für die norddeutschen Küstenländer geeignet war, aber für Gesamtdeutschland nicht mehr paßte. So sehen wir gegen Ende des 20. Jahrhunderts den großen Plan der englischen Freihändler vollkommen gescheitert.

Fragt man nach den Gründen, so zeigt sich das doppelte Gesicht Albions. Neben dem redlichen Quäker Bright erblickte man als den Leiter der auswärtigen Politik Lord Feuerbrand-Palmerston, der mit nervösem, rücksichtslosem Dreinsprechen und Anzettelung von Aufständen den Kontinent

in Verwirrung brachte. Der wahre und echte Freihandel erfordert als Ergänzung eine gerechte Staatskunst. Gipfelt er in Waffenlieferungen, in Verlegung der Seestraßen, in Einmischungen aller Art, so wird er zu einer tönenden Schelle, von der sich die enttäuschten Idealisten unmutig abwendeten. Ohne Zweifel hätte der echte Freihandel ein klares, festes internationales Recht zur See wie zu Lande erfordert. Ein freies, von geheimen Einflüssen unabhängiges Schiedsgericht war notwendig. Das an Erfahrung und Mitteln überlegene Großbritannien mußte, statt zu zersetzen, das Festland einigen. Statt Zwietracht zu säen, mußte es Europa organisieren und zu großen gemeinsamen Zielen vereinigen. Das jedoch hielten die englischen Staatsmänner für unnötig. Die alte, in den Kolonien erlernte Gewaltpolitik hielten sie für bequemer und förderlicher. Das Ergebnis war die innere Verfeindung des Kontinentes, aber auch der Sturz der Freihandelsidee.

Mit dem Versinken des Freihandels in den meisten auswärtigen Ländern ward der Freihandel in England selbst erschüttert.

England gleicht jetzt einem Manne, der das eine Ufer des Flusses verlassen hat, ohne sich über eine feste und sichere Landungsstelle am anderen Ufer klar zu sein.

III. Die Vorschläge Chamberlains.

Die Lage seines Landes klar erkannt zu haben, ist das Verdienst des früheren Kolonialministers Chamberlain.

Da er der geistige Leiter der ganzen Bewegung ist, wird man sich einstweilen an die von ihm gegebenen Andeutungen halten müssen.

Danach ergibt sich folgende Tarifgliederung:

I. Ware.

1. Rohstoffe	zollfrei.
2. halbfertige Ware	5 v. H. des Wertes
3. nicht ganz fertige Ware . . .	10 „ „ „ „
4. ganz fertige Ware	15 „ „ „ „

II. Ursprungsland.

1. Waren aus engl. Siedlungen . .	7½ v. H. des Wertes
2. aus handelsfreundlichen Ländern .	10 „ „ „ „
3. aus unfreundlichen Ländern	12½ u. 15 „ „ „ „

Getreide hätte eine Abgabe von 2 Schilling den Quarter zu zahlen; aus den Siedlungen etwas weniger. Der Mehlzoll würde erhöht werden.

So etwa soll Chamberlains Plan sein. Also eine Rückbildung! Dabei bleibt noch manches dunkel. Sollen die Zölle als Wertzölle festgehalten oder in Gewichtszölle umgesetzt werden? Wie sollen Warenzölle und Ursprungszölle in einandergreifen? Sollen letztere zu ersteren zugeschlagen werden? Würde also eine Fertigware aus einem unfreundlichen Lande 15 v. H. mehr 15 v. H., also 30 v. H. zu tragen haben?*)

*) In dieser Abhandlung sollen keine Ziffernsäulen vorgeführt werden. Aber mit welcher fast wild zu nennenden Tatkraft Großbritannien dereinst seine Zölle bemaß und dem Bedürfnis anpaßte, dafür diene folgende kleine Probe:

Prüfen wir nun Chamberlains Tarifreform näher!

Im ganzen kommen vier Gruppen der englischen Arbeit in Betracht:

1. schwächere Gewerbe,
2. starke Gewerbe, Exportindustrien,
3. Landwirtschaft,
4. Handel.

1. Die schwächeren Gewerbe Englands haben durch die starken Ausfuhrindustrien der fremden Länder gelitten. Dahin gehören vor allen die Fabrikanten von Metallwaren und Hausrat aller Art in Birmingham, deren Sprecher Chamberlain war. Ursache zu klagen hatte die berühmte Stahlwaren-Industrie von Sheffield; von hier aus hatte schon vor mehr als einem Jahrzehnt Sir Vincent in Verbindung mit der Londoner Kaufmannschaft das Gesetz „made in Germany" veranlaßt. Gelitten hatten Frauenmoden durch Frankreich, Seidenwaren durch Italien, Farbwaren durch das Deutsche Reich, Leder und Schuhe durch Amerika. Besonders empfindlich war der Vorrang, den in Eisen, Stahl und Maschinen die beiden letztgenannten Länder vor England zu erringen schienen[5]).

	Zölle Englands per engl. Ztr. (50,8 kg.)		
	Pitts Tarif (1787)	Tarif von 1819	Huskissons Tarif (1825)
Schafwolle	50—67 Lstr.	—	—
Schafwollwaren	verboten	50 Lstr.	15 Lstr.
Baumwollwaren . . .	44 Lstr.	50 Lstr.	10 Lstr.
Leinenwaren	44 Lstr.	50 Lstr.	25 Lstr.
Seidenwaren	verboten	verboten	25—30 v. H.
Leder	verboten	75 Lstr.	30 Lstr.
Tonwaren	45 Lstr.	75 Lstr.	15 Lstr.
Roheisen per Tonne	2 Lstr. 16 Sh.	6 Lstr. 10 Sh.	1 Lstr. 10 Sh.

Demnach bestanden in England noch vor 90 Jahren Verbote und noch vor 80 Jahren solche Zölle, wie sie heute kaum der russische Tarif enthält. Erst im Tarif von 1847 begegnen wir dann Zöllen von 10 bis 15 und nur in einzelnen Fällen bis zu 25 v. H. Seitdem nahmen die Zölle immer mehr die Art von Finanzzöllen an.

[5]) Während der Engländer in kaufmännischen Dingen verschwiegen ist, reden die Amerikaner und Deutsche bisweilen eine allzu laute Sprache. So schreibt Frank Vanderlip, ehemaliger

Man kann ohne weiteres zugeben, daß für die genannten Industriezweige der Schutzzoll eine Sicherung des englischen Marktes bewirken werde.

2. Anders stellt sich jedoch das Verhältnis bei den weit überwiegenden *starken* Gewerben, den gewaltigen Exportindustrien des Inselandes. Gleichwie letzteres noch immer

---

Unterstaatssekretär im Finanzamte der Vereinigten Staaten, in seiner inhaltreichen Schrift „*Amerikas Eindringen in das europäische Wirtschaftsgebiet*" 1903 S. 58—61 (der vom Verfasser genehmigten Übersetzung): „Man kann wohl sagen, daß das neunzehnte Jahrhundert das Jahrhundert der Oberherrschaft Englands im Handel gewesen ist. Während dieser hundert Jahre durchliefen fast alle Industriezweige des Landes eine Phase schneller Entwicklung. Die britischen Fabrikanten beherrschten vollkommen ihren eigenen Markt, aber sie taten noch bedeutend mehr. Der Handel eines großen Teiles der Erde in Industrieerzeugnissen lag in ihrer Hand. Nicht nur, daß sie in Bezug auf die Gütererzeugung eine hervorragende Stellung einnahmen, ihre Überlegenheit wurde noch durch den Besitz der größten Handelsflotte der Welt gesichert. Als die amerikanischen Fabrikanten vor einigen Jahren anfingen, sich ernstlich für den auswärtigen Handel zu interessieren, waren es doch nur sehr wenige, die es wagten, der britischen Konkurrenz auf dem englischen Markte zu begegnen. Wir konkurrierten jedoch mit Erfolg mit England an den Orten, die so weit von den englischen Fabriken entfernt waren, daß unsere Fabrikanten nicht durch Frachtspesen behindert wurden. Wir drangen in die südafrikanischen Goldfelder ein und lieferten die meisten Maschinen, deren England bedurfte, um die tiefen Minen des „Rand" auszubeuten. Wir erschienen auf den Erntefeldern fast aller britischen Kolonien und verkauften landwirtschaftliche Maschinen. Wir fingen an, erfolgreich im Brückenbau für die afrikanischen Eisenbahnen zu konkurrieren mit Lokomotiven, die wir auch an die Staatsbahnen Indiens und des fernen Ostens geliefert haben. Unser Erfolg verbreitete sich schnell, und es zeigte sich, *daß das politische Band zwischen England und seinen Kolonien nicht genügte, um ihren Handel auf England zu beschränken.* Für viele Jahre haben die englischen Unternehmer freie Hand gehabt mit Bezug auf den Eisenbahnbau in den britischen Kolonien. Eines Tages versetzten wir sie in Schrecken, als unser Angebot für die Tonne für die Atbarabrücke in Afrika 10 Lstr. 13 sh. 6 d. betrug, während ihre billigste Offerte sich auf 15 Guineen für die Tonne belief; und wir verlangten einen

die Hälfte des Handels der Erde besitzt, so herrscht es gewaltig auf dem höchst gewinnbringenden Gebiete des Schiffbaues. Von dem im Jahre 1908 aus den Werften der Erde (ohne Kriegsschiffe) hervorgegangenen Tonnengehalte von 1,8 Millionen Tonnen stammen 50,75 v. H. aus Großbritannien; zieht man nur die größeren Seeschiffe in Betracht, so steigt der Anteil Englands sogar auf 60 v. H. Der Schiff-

---

Liefertermin von 14 Wochen, sie aber einen solchen von 26 Wochen. Sie waren bald noch mehr überrascht, als die Ausschreibungen für den Gokterik-Viadukt in Burma eröffnet wurden. Dies war eine viel bedeutendere Arbeit. Das niedrigste englische Angebot war 26 Lstr. 10 sh. für die Tonne, mit einem Zeitraum von drei Jahren bis zur Fertigstellung der Arbeit. Die Amerikaner erhielten den Auftrag für 15 Lstr. für die Tonne und vollendeten die Arbeit in zwölf Monaten. Die Uganda-Viadukte, die noch größer sind, wurden von amerikanischen Unternehmern gebaut für einen um 20 v. H. niedrigeren Preis, als von den Engländern veranschlagt; diese Arbeit wurde in 46 Wochen fertiggestellt, wohingegen die Engländer 130 Wochen beansprucht hatten. Solcher Beispiele könnte man noch unzählige nennen; auch würden sie sich nicht allein auf den Brückenbau beschränken. Ihre Bedeutung liegt darin, daß sie die Unterlage bildeten für eine erfolgreiche Konkurrenz, die sich mehr und mehr dem einheimischen Markte der Engländer näherte. . . . Wir schickten dann in einem einzigen Jahre 100 Lokomotiven nach England. Wir haben unzählige stationäre Dampfmaschinen aller Typen und Größen und mit ihnen Kessel, Röhren, Pumpen und Wasserhaltungsanlagen, Wagenräder zu Tausenden, Draht und Nägel, Maschinen für Metallbearbeitung und große Sendungen elektrischer Dynamos und Hilfsmaschinen nach England geliefert. . . . In den letzten 6 Jahren hat sich in den Handelsbeziehungen beider Länder ein Wechsel vollzogen, der vielleicht das wichtigste Ereignis auf dem Gebiete des Handels im letzten Jahrzehnt gewesen ist. Im letzten Jahre (1902) überstieg unser Absatz nach England unsere Bezüge von dort um 488 Millionen Dollar. An jedem Geschäftstage sandten wir nach England für 1,5 Million Dollar mehr, als wir kauften. Für einen gekauften Dollar verkauften wir an England vier Dollar und einundvierzig Cent amerikanischer Erzeugnisse." Man kann wohl fragen: Liegt nicht in diesen Erfolgen der Amerikaner die Grundursache für Chamberlains Vorschläge? Aber auch die weitere Frage möchten wir anschließen: Wäre es den anderen europäischen Ländern ohne Zölle besser ergangen als England?

bau ist jedoch nur die oberste Spitze einer mächtigen Reihe anderer Gewerbe jeder Art, die alle blühen, wenn der Schiffbau gedeiht. Ferner: wohin man in der Welt geht, wird man überall englische Herrenmoden und Sportartikel finden. Allen voran aber wirft Lancashire alljährlich annähernd für 2 Milliarden Mark[6]) Baumwollgarne und Baumwollgewebe auf den Weltmarkt. In manchen Gewerben hat sich auch schon eine gewisse Arbeitsteilung unter den Völkern vollzogen. Der hohe Standard in Vermögen, Weltkunde und gesellschaftlichen Gewohnheiten Englands wirkt fördernd auf zahlreiche Industriezweige (Sport, Konfektion, Lederwaren, Luxuswaren), er gibt jedoch dem Fabrikanten oft einen falschen Gesichtspunkt in Bezug auf Versorgung der englischen Siedlungen wie der europäischen Länder. In beiden letzteren hat der kontinentale Fabrikant und Kaufmann oft einen richtigeren Standpunkt, weil er zugleich Erzeuger und Verbraucher ist. Der gesellschaftliche Aufbau eines Landes spiegelt sich in dessen Produktion wieder. England kauft deutsche Waren, weil es sie für die Siedlungen braucht. So hat England auch die Kehrseite seiner Größe zu tragen. Offenbar liegt es nicht im Weltplane, daß ein einziges Land alle und jede Erzeugung in vorzüglichster Beschaffenheit bei sich vereinige.

Wenn es im Jahre 1909 in England zahlreiche Arbeitslose gab, so war dies eben ein Krisenjahr, und ein solches mußte bei der ungeheuren Ausdehnung der Industrie sich stärker aussprechen als in kleinen Gebieten. Es herrschte in jüngster Zeit Überproduktion; und doch hat Lancashire noch über 2 Millionen Spindeln neu aufgestellt. Endlich ist zu beachten, daß der Mangel an solchen Wohlfahrtseinrichtungen, wie sie in den mitteleuropäischen Kaiserreichen bestehen, in England in Zeiten der Krise störender hervortritt als auf dem Kontinent.

[6]) In Kronen 2240 Millionen in diesem einzigen Artikel, während die Gesamtausfuhr Österreich-Ungarns im Jahre 1908 2320 Mill. Kronen betrug.

Aber nicht nur, daß die großen Exportindustrien Großbritanniens, von denen wir nur einige wenige hervorhoben, des Schutzzolls nicht bedürfen, letzterer wird sie sogar einengen, indem er manche Hilfsstoffe und zahlreiche halbfertige Waren, die sie aus der Fremde bezogen, verteuert. Auch Chamberlain kann das Werk Cobdens nicht mit einem Federzuge wegwischen. In der Zeit vollen Freihandels, der fast zwei Menschenalter hindurch in voller Geltung war, versorgte sich die Fertigindustrie „am billigsten Platze", mochte er auch dem Auslande angehören. Wenn nun auch durch Ausfuhrvergütung ein Ausgleich getroffen werden kann, so entstehen doch mit Notwendigkeit mancherlei Störungen für jene Großen, deren Lebenselement die freie Bewegung ist.

3. Vorgesehen sind auch im Chamberlainschen Plane Landwirtschaftszölle.

Diese wollen nun gar nicht in das bisherige Freihandelssystem passen. Mit einem mächtigen Tellsprunge hatte Albion unter dem Ministerium Peel die alte Arche der Menschheit, die Landwirtschaft, von sich gestoßen; richtiger: sie in die Siedlungen verwiesen. Englands Boden liefert nur mehr für acht Wochen den einheimischen Getreidebedarf. Fünf Sechsteile seines Brotkornes kommen aus dem Ausland. Wenn ein wirkliches Seerecht bestände, wäre dieser Umstand in unserer Zeit des Weltverkehrs nicht so arg als jetzt; welche Beunruhigung der Märkte jedoch ein einziger, den Blockaden der Flotten entschlüpfter Dampfer hervorrufen kann, hat sich im amerikanischen Bürgerkriege von 1865 genügend gezeigt*). Nicht imstande, nach Aufhebung der Getreidezölle den Wettbewerb mit wohlfeilem Neulande über See aufzunehmen, haben sich die englischen Bodenbesitzer anders eingerichtet, indem sie ihr Land als Bauplatz, Garten, Park und Jagdrevier verwendeten. Soll nun eine neue Verwertung angestrebt werden? Gewiß, die Anfänge sind gemacht worden. Aber ob dies ausreicht? Ob nicht die Löhne in der Industrie schon zu

*) Es ist das nicht der einzige Punkt, wo Englands Gewaltpolitik zur See sich selber schädigt!

hoch sind, als daß der Landbau noch Reiz böte? Wie hoch müssen dann die Zölle sein? Was werden die englischen Arbeiter zu diesen Zöllen sagen? Wie werden die Siedlungen, die man auf die gewinnbringende Versorgung des Mutterlandes anweist, diese Zölle aufnehmen? Aber das sind Fragen, die sich von selber aufdrängen, die hier nur anzudeuten sind.

4. Wie wird der Schutzzoll auf den Handel wirken?

Alte Erfahrung, unermeßliches Kapital, wohlfeiler Zins, Besitz einer weitverbreiteten Weltsprache, kühner Unternehmungsgeist und ein überaus reicher innerer Markt geben dem Handel Englands eine starke Unterlage. Auch zeigt das Beispiel Nordamerikas und des Deutschen Reiches, daß der Handel sich allenfalls auch mit dem Schutzzolle verträgt. Aber sein Lebenselement ist er nicht. In anderen Ländern standen Geldleute und Kaufleute stets auf seiten des Freihandels.

Am deutlichsten wird dies bei dem Zwischenhandel. Eine Ironie des Schicksals will es, daß gerade der Zwischenhandel, in dem wir den ersten Bazillus einer unfreundlichen Konkurrenz gegen das fremde Mitwerben zu erblicken glaubten, vom neuen Zollsysteme die wenigste Förderung zu erwarten hat. Der Zwischenhandel fordert nämlich für sich die freieste Bewegung. Er heischt freie Zirkulation der Ware, er will zollfrei beziehen, will zollfrei bei sich einlagern, verlangt freien Zutritt zur Ware, falls sie anderswo liegen sollte, er will prüfen, mischen, bearbeiten. Mit Freilagern läßt sich mancher dieser Ansprüche befriedigen, doch nie ganz und nie in dem Maße, wie man es in England seit sechzig Jahren gewohnt ist. Dem Zwischenhandel würde daher durch Änderung nicht gedient. Krieg würde ihn obenauf bringen, nicht aber Schutzzoll!

IV. Schwierigkeiten und Widersprüche.

Chamberlain, dessen Tatkraft und weite Gesichtspunkte wir gern anerkennen, äußerte unlängst: „Wir sind nicht nur 41 Millionen Engländer, sondern es leben noch über See 11 Millionen Engländer!“ Richtig, aber über ein wichtiges Moment hat er sich noch nicht ausgesprochen: über die Überwindung der geographischen Trennung des Mutterlandes von den Kolonien.

Es ist für ein Reich, das nach einer gemeinsamen Zollinie strebt, ein großer Unterschied, ob es in einem Stücke beisammen liegt oder in viele einzelne Glieder geteilt ist. Diese Teile haben jeder sein eigenes Leben, das sich nach eigenen Naturbedingungen entwickelt. Sie besitzen verschiedene Anlagen, verschiedene Stufen des Wohlstandes und der Kultur, verschiedene Bedürfnisse und Interessen, die sich nicht leicht unter eine gemeinsame Zollinie unterordnen und zusammenfassen lassen. Diese Länder sind in raschem und starkem Fortschreiten begriffen. Werden sie im Absatze landwirtschaftlicher Produkte nach Großbritannien ihr Genügen finden? Werden sie auf die Dauer sich auf landwirtschaftlichen Betrieb einschränken lassen? Schon mit Indien haben die englischen Exportindustrien ihre liebe Not. Bei allem Patriotismus werden die Siedlungen mit angelsächsischer Bevölkerung nach eigener Betätigung in allen Zweigen der Arbeit trachten. Man bringt im Sturme der Begeisterung Opfer, aber man verharrt doch ungern in einer zweitklassigen Stellung*).

*) Dieser Ansicht ist auch Herr Méline, der vortreffliche Volkswirt und einstige französische Ministerpräsident. Er sagt in dem Buche „Die Rückkehr zur Scholle“, Hauptstück 9, Abschnitt 2: „Der schwache Punkt des Systems ist leicht zu erkennen, er beruht auf dem Wahn, daß die großen englischen Siedlungen, z. B. Kanada, sich in ihrer wirtschaftlichen Bewegung aufhalten lassen und auf eigene Industrien verzichten, um für alle Fabrikate dem Mutterlande tributpflichtig zu werden.“

Während Kanada, auf die Nähe der Baumwolle der Vereinigten Staaten und mächtige Wasserkräfte gestützt, durch den Zoll zu einer Emporbringung der Baumwollindustrie berufen ist, wird Australien auf eine Schafwollindustrie bedacht sein. Wo aber wohnen dann ihre gefährlichsten Mitbewerber? Gerade in dem Mutterlande selbst. Die wirtschaftlichen Lebensbedingungen der Teile des ungeheuren britischen Reiches sind so vielgestaltig, daß sie sich kaum in einheitlichem Sinne von London aus regeln lassen. Liegt aber einmal die Entscheidung in der Provinz selbst, so wird die Zeit kommen, wo gerade die Schutzzollinteressen sich gegen das Mutterland wenden.

Schon aus dem wenigen Gesagten wird sich ergeben haben, daß bei der Zollreform Englands auf eine Menge von Widersprüchen zu rechnen ist. Der Handel soll nicht leiden, und doch würde er an allen Ecken und Enden eingeengt. Die Landwirtschaft in England selbst will man wieder emporbringen, wozu beträchtlich hohe Zölle erforderlich sein möchten; dennoch soll den 32 bis 34 Millionen Arbeiterköpfen die Nahrung nicht verteuert werden. Auf Getreide und Mehl aus den Siedlungen werden Zölle gelegt, und doch verlangt man von ihnen Zollbegünstigungen für englische Fabrikate. Die Erzeugung von Mittelware will man wieder in England stärken, ohne doch die Exportindustrien durch Besteuerung ihrer Hilfswaren zu schädigen. Solche Gegensätze auszugleichen, dürfte selbst einem Chamberlain schwer werden, geschweige denn einem Balfour.

Noch unerwogen blieben die Kosten der Zollreform. Daß sie bedeutend sein werden, wissen wir Festländer aus eigener Erfahrung. Sollte nicht, bei der Zerstreuung der englischen Länder der Schutz gegen Schmuggel (in Afrika, Australien, Kanada) recht teuer sein? Sollte nicht „der Zaun so viel kosten, wie der Garten trägt"? Sicher aber ist die große Anzahl der erforderlichen Beamten. Die von England so gefürchete Bureaukratie wird jedenfalls eine bedeutende Stärkung erfahren.

Daß das volkswirtschaftliche Imperium die politische Reibung vermehren wird, ist nicht abzuweisen. Eroberungen Englands galten früher als Vermehrung des Freihandelsgebietes: künftig wird jede Eroberung eine „offene Türe" zuschlagen. Das wird aber nicht bloß Amerikaner und Deutsche interessieren, sondern alle Völker, die mit Export irgend zu tun haben. Repressalien werden nicht ausbleiben. Kurz: die Stimmung der Völker und Regierungen untereinander wird sich nicht bessern und die Rüstungen werden nicht abnehmen.

V. Rückwirkung auf die Politik.

Hat die Politik in der ganzen Welt eine auf das Bedürfnis der Menschen gegründete wirtschaftliche Unterlage, so gilt dies doppelt von Großbritannien.

Im Vorausgegangenen wurde nun dargelegt, die gegenwärtige Unklarheit der englischen Politik habe ihren Grund in dem Übergang zum Freihandel im Jahre 1846. Damals, so wurde gesagt, verzichtete England auf eine eigene (in England betriebene) Landwirtschaft. Es verlegte einen stets zunehmenden Teil seiner Ernährung über See. Damit verlegte es auch seinen Schwerpunkt zur Hälfte über See und stellte sich selbst vor die Wahl: Sicherung seiner Ernährung entweder durch Gewalt oder durch Verständigung; also entweder Seeherrschaft (Weltherrschaft) oder Weltfriede (Verzicht auf Seeherrschaft).

Die Gründer des Freihandels waren sich der politischen Konsequenzen ihres wirtschaftlichen Vorgehens bewußt. Cobden stellte bezeichnend genug, den Antrag auf Verminderung der englischen Flotte (1851), bekämpfte die Errichtung einer Fremdenlegion (1854), verurteilte die Regierung wegen der Beschießung von Canton (1857), stellte sich während des nordamerikanischen Bürgerkrieges auf die Seite des Nordens und war beständiger Gegner Palmerstons. Aber es war der erste, ungenügend vorbereitete Kampf eines Idealisten! Palmerston, diese Verkörperung alter Gewaltpolitik, spottete seiner. Palmerstons Nachfolger benützten zwar den Freihandelsgedanken zur Lockerung des Gefüges der kontinentalen Staaten, aber von dessen edler, nach internationaler Gerechtigkeit strebenden Seite wußten sie nichts, und wenn sie in Anwendung von Gewalt etwas zurückhaltender waren, so pflegten sie um so mehr eine übelberüchtigte List. Dem Freihandel widersprach im tiefsten Innern die auswärtige Politik. So verlor der Freihandel seine Zugkraft außerhalb

Englands, und in England selbst ward er zu einem Gebilde voller Halbheit und Widerspruch*).

Jetzt gleicht England, wie gesagt, dem Reisenden, dessen Kahn das alte Ufer verlassen hat, aber noch nicht am neuen Ufer ankam. Rückkehr oder Beharren, das ist die Frage. So stark der Fährmann ist, bleibt die Wahl doch unendlich schwer. Ernste Probleme drohen, höchst verwickelte Interessen des kolossalen Weltreichs harren auf beiden Ufern der Lösung.

Chamberlain hat seine Wahl getroffen, er plant die Umkehr. Ihm schwebt der Zolltarif von 1847 vor. Seitdem sind aber 63 Jahre vergangen, Jahre voll stolzer Erfolge für Großbritannien. Letzteres hat sich auf den freien Verkehr eingerichtet. Seine Tochterstaaten sind im Freihandel gediehen. Die Welt aber ist enger geworden. Schutzzoll im englischen Weltreiche wird naturgemäß die Reibungsflächen vermehren. Darüber hegt auch der weitblickende ehemalige Kolonialminister keinen Zweifel.

Jetzt wird man auch jene gewichtige Äußerung Chamberlains begreifen, dahin gehend, daß England, die Vereinigten Staaten und das Deutsche Reich, also die drei großen germanischen Arbeits- und Wehrstaaten, zusammenstehen sollten!

Das wäre offenbar der Anfang jener großen Organisation, von der Bright, Cobden und Peel träumten — die einzig richtige Ergänzung der Freihandelslehre und zugleich ein heilsamer Tropfen idealistischen Öls auf die stürmischen Wogen der heutigen Weltpolitik!

Allein Chamberlain zeigte nur aus der Ferne dies Licht, das bald in den Finsternissen jener „Realpolitik" erlosch, die

*) Es klingt wie eine Erinnerung aus besserer Zeit, wenn bei Gelegenheit der Wahlen von 1910 Mr. Ure, der Lordadvokat für Schottland, das Programm gab: „Einschränkung der Rechte des Oberhauses, allmähliche Verstaatlichung von Grund und Boden, unbedingtes Festhalten am Freihandel, keine Vorzugszölle für die Siedlungen, weitgehende Verminderung des Heeres, Fallenlassen des Zwei-Mächte-Standard der Flotte und Verringerung der Kriegsschiffbauten."

wir bei den Balkanwirren von 1908 und 1909 als veraltete Kunst mit Bedauern arbeiten sahen.

Und doch hätte er gerade in den mitteleuropäischen Kaiserreichen viele Zustimmung finden können. Chamberlain scheint aber wohl die englischen Siedlungen und die Vereinigten Staaten gut zu kennen, nicht aber Deutschland. In dieser Hinsicht gelten immer noch die Worte, die Friedrich List im Jahre 1846 niederschrieb:

„Gewiß, England kennt die künftige Bedeutung Deutschlands nicht. Stolz auf seine gegenwärtige übermacht, hat es sich noch nicht die Mühe gegeben, sich eine klare Vorstellung davon zu machen ... welchen Einfluß diese bisher von ihm so gering geachtete Nation auf sein eigenes Geschick zu üben bestimmt ist."

Friedrich List sah schon vor mehr wie sechzig Jahren die Besitznahme von Ägypten durch Großbritannien voraus; er prophezeit die Eroberung von Kleinasien und der Länder am Persischen Meerbusen. So entstände (immer nach List) zwischen Indien und England ein Mittelreich, ein mächtiges „Halbweghaus". Hier würden Stapelplätze nicht bloß für den Handel, sondern auch für die englische Land- und Seemacht errichtet. Hier, diesseits und jenseits der Landengen (Suez, Dardanellen) würde sich die englische Seemacht konzentrieren. Von hier würden mit Leichtigkeit und in kurzer Zeit Flotten und Heere nach jenen Stellen geworfen werden, wo man ihrer bedarf.

„Kleinasien und Ägypten begreifen die fruchtbarsten Gegenden der Welt in sich, und da dort jetzt kein Landeigentum besteht, so würde eine zivilisierte Regierung ein gewaltiges Mittel in Händen haben, den Strom der europäischen Auswanderung nach jenen Ländern zu leiten. Durch Einführung des Grundeigentums und vernünftiger Institutionen und Gesetze dürfte England in wenigen Jahren ohne sonderliche Opfer diese Länder auf einen hohen Grad von Kultur und Zivilisation emporzuheben vermögen."

Und, als ob er den übermütigen Dithyrambus von Brooks-Adams auf die Vereinigten Staaten als „Herz der Welt" schon gekannt hätte, erblickt List als Triebkraft zu allen diesen großen, von Großbritannien vorzunehmenden Schritten

„die wachsende Macht der Vereinigten Staaten und die für England daraus entspringende Notwendigkeit, außerordentliche Anstrengungen zu machen, um seinen Reichtum und seine Macht zu vermehren."

In dieser Besorgnis der englischen Staatsmänner vor der großen Union ist denn auch der Kern der heutigen Weltlage zu sehen.

Der junge Riese jenseits des Ozean wächst mächtig heran, er führt eine Stahlstange in der Hand und schon keimt ihm der Bart des Imperialismus. Früher glaubte ihn England durch Ankauf von Weizen, Fleisch, Baumwolle und Erdöl zu fesseln, heute sieht es aus, als ob Jonathan verstanden hätte, umgekehrt England durch dessen Bedarf an amerikanischen Rohwaren in Fesseln zu schlagen. Der Verbrauch in der Union selbst nimmt rasch zu, die Amerikaner dürfen zurückhalten, ihre Trusts tun ihre Schuldigkeit, und wenn den Engländern nicht die Aufschließung neuer Quellen, die sie erst ausbauen müssen, gelingt, so geraten sie in Abhängigkeit. Woher sonst, als aus der Union, soll Lancashire seine Baumwollsorten beziehen? Dabei noch die ungünstige Bilanz! Die englischen Fabrikate, womit England die Rohprodukte größtenteils bezahlt, können den stets gesteigerten Tarif der Union nicht mehr überspringen. Im Gegenteil dringen Fabrikate der Vereinigten Staaten nicht nur in Südamerika und Ostasien, sondern, wie Vanderlip sagte, in England und den Siedlungen vor. Englisches Kapital, erschreckt durch den europäischen Kriegslärm, wandert nach den Vereinigten Staaten, welches Land schwere Krisen mit unheimlicher Schnelligkeit überwindet und auch durch die Möglichkeit ostasiatischer Verwicklungen sich nicht braucht beirren zu lassen.

Jetzt begreift man Chamberlains gutes Wort von den drei germanischen Völkern. Jetzt kann man vielleicht auch die fieberhafte Hast verstehen, womit Großbritannien, im Sinne von Friedrich List, zur Schaffung eines Gleichgewichts mit der nordamerikanischen Union an die Eroberung des Orients schreitet und im Jahre 1908 dem unterstellten Vordringen der beiden Kaisermächte auf dem Balkan mit höchst ärgerlichen, ja beleidigenden Künsten sich widersetzte.

Dunkel aber sind die Mittel, wodurch England seine Pläne mit der notwendigen Schnelligkeit ausführen will.

Der englische Oberst Chesney, der Verfasser der „Schlacht von Dorking", schloß seine düstere Fabulierung mit den Worten: „Zu spät hatten wir begriffen, daß wir als stärkste Seemacht uns mit der stärksten Landmacht hätten verbinden sollen." Ein Bündnis mit Deutschland hatte auch Friedrich List empfohlen; alle harten Worte, die er über den Egoismus John Bulls gesprochen hat, waren ihm nur Mittel zur Erlangung einer auf Gleichberechtigung gegründeten Verständigung.

Aber Fürst Bismarck fand, als er im Jahre 1880 England ein Bündnis anbot, „keine Gegenliebe". Meinte doch auch der große Napoleon: „So oft ich England umarmen wollte, fühlte ich die Klauen des Leoparden in meinem Rücken."

Doch sind das müßige Gedanken! Einstweilen haben wir mit den bestehenden Bünden Englands zu rechnen, wenn auch die Wahlen von 1910 das englische Volk nicht entfernt von jener Kriegslust ergriffen zeigten, wie sie zu Anfang des 19. Jahrhunderts mit triftigen Gründen von den Lords und den Großkaufleuten gegen Napoleon I. wachgerufen worden und jetzt von den gleichen Klassen — ohne triftigen Grund — gegen das Deutsche Reich und Österreich-Ungarn entflammt werden sollte!

VI. Nachwort.

Die Wahlen von 1910 haben keine klare Entscheidung gebracht. Fortwogen wird in Großbritannien der Kampf zwischen Freihandel und Schutzzoll, freiem Verkehr und Abschluß der Siedlungen, Oberhaus und Unterhaus, Hochkirche und freien religiösen Gemeinschaften, Sozialismus und Individualismus, Kriegs- und Friedenspartei.

Die Spaltung der Mittelstände und des Arbeiterstandes durch Chamberlains Vorschläge der Tarifreform ist der tiefste Grund für die relative Stärke der Konservativen, deren Bedeutung jedoch ungeachtet gegenteiligen Anscheins weniger

auf Ideen — auch nicht auf der Schutzzollidee —, sondern auf Volksinstinkten und gesellschaftlichen Gewohnheiten und Einrichtungen beruht.

Welche Politik England machen wird, ist ausschließlich seine Sache. Nur aus der Ferne haben wir einen Blick in die Sorgen eines großen Volkes geworfen, das zwar, wie man oft sagen hört, „eine Welt für sich" bildet, das aber doch mit dem Kontinente untrennbar zusammenhängt, dessen wirtschaftlicher Führer es war, dessen handelspolitischer Führer es sein könnte — nicht im Sinne der Behandlung der kontinentalen Völker als Halbkasten, sondern im Sinne der Einigung von Gleichberechtigten.

Wien, 1910.

Am 19. Mai 1917 ist, mitten in dem durch Englands Gehässigkeit entfachten Weltkriege, in den Amtsblättern folgendes erschienen:

„London, 18. Mai 1917.

Premierminister Lloyd George gab im Unterhause eine Erklärung ab, worin er u. a. ausführte:

„Ich wünsche das Haus mit einem Ereignis bekannt zu machen, das einen Markstein in der Geschichte der englischen Verfassung bildet. Seit vierzehn Tagen haben Staatsmänner der überseeischen Dominions und Indiens an den Sitzungen des Kabinettes und des Kriegsrates des Reiches teilgenommen. Sie erhielten alle der Regierung zur Verfügung stehenden Informationen und waren den Mitgliedern der englischen Regierung vollständig gleichgestellt. Die eingehenden Erörterungen aller Lebensinteressen der englischen Reichspolitik führten zu einer wichtigen Entscheidung, die uns befähigen wird, den Krieg mit gesteigerter Einigkeit und Kraft weiterzuführen. Die neuen Gesichtspunkte, welche die Kollegen der Regierung von Übersee in die schwebenden Fragen brachten, waren der Regierung eine außerordentlich wertvolle Hilfe. Mit Zuversicht kann die Regierung feststellen, daß der Versuch ein vollkommener Erfolg war.

Das Kriegskabinett ist einig in der Ansicht, daß gleiche Aussprachen jährlich oder öfter, falls eine dringende Notwendigkeit hiefür vorliegt, stattfinden sollen. Das Kriegskabinett des Reiches wird aus dem englischen Premier und denjenigen seiner Kollegen, die mit allgemeinen Reichsangelegenheiten befaßt sind, sowie aus den Premierministern der Dominions, oder ihren besonders hiefür bestellten Vertretern, ferner aus den von der indischen Regierung gewählten indischen Vertretern bestehen. Diese jährliche Zusammenkunft wird als Bestimmung der englischen Verfassung anerkannt werden. (Beifall.)

Das Wesentliche der neuen Einrichtung besteht darin, daß die verantwortlichen Häupter der Regierung der Dominions und die mit der Führung der Politik des Reiches betrauten Minister in regelmäßigen Zwischenräumen zusammenkommen, die auswärtige Politik besprechen und Entschlüsse fassen werden, in Betreff deren sie der Kontrolle ihrer eigenen Parlamente unterworfen sind, die sie, jedes für sich, annehmen. Sie werden auf diese Weise in den Stand gesetzt, vollen Einblick in die schwebenden politischen Fragen zu erhalten und die Politik des Reiches bei wesentlichen Anlässen beratend mitzubestimmen, ohne daß die Selbständigkeit, deren sie sich jetzt erfreuen, irgendwie beeinträchtigt wird.

Wir versuchten nicht, irgendwelche konstitutionellen Entwicklungen festzulegen. Die ganze Frage der vollständigen Zusammenarbeit bei Beratung von Angelegenheiten des Reiches und der auswärtigen Politik soll einer besonderen Besprechung vorbehalten werden, die möglichst bald nach dem Kriege stattfinden soll. Indessen sind wir der Ansicht, daß der Versuch der Bildung eines Reichskabinetts, worin Indien vertreten ist, sehr wertvoll für die bessere Verständigung und Einigkeit bezüglich der Absichten und des Handelns ist, so daß er sich durchsetzen sollte, und wir glauben, daß er sich für alle Nationen des Reiches empfehlen würde."

(Zusatz des Herausgebers, Wien, Juni 1917.)

3 0112 062134991